

ΠΕΡΙΚΛΗΣ
Βάζω

ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ τα SUPERFAST στην Κρήτη

Ο άνθρωπος που τάραξε τα νερά στην –συνήθως ήρεμη– Αδριατική, έρχεται να τα ταραξει για τα καλά και στο –πάντα φουρτουνιασμένο– Αιγαίο.

Ρίχνει το γάντι στους επικριτές των επιχειρηματικών του επιλογών.

Αισθάνεται φαβορί στην κούρσα της “χωρίς cabotage” εποχής, που προσπαθεί, όσο το δυνατόν, να επισπεύσει.

Απορρίπτει την ηττοπάθεια.

Αισιοδοξεί για την επιβίωση της Ελληνικής Επιβατηγού Ναυτιλίας... όχι όμως και για εκείνη των Ελλήνων Ναυτεργατών.

Δυνατός παίκτης ο ίδιος, δεν φαίνεται να φοβάται το “χοντρό” παιχνίδι που προκαλεί.

Και κατεβαίνει στο γήπεδο με πρόθεση να μην επιτρέψει σε κανέναν να τον νικήσει!

Η κίνηση στην Ιταλία υπερδιπλασιάστηκε!

Κύριε Παναγόπουλε, ας αρχίσουμε από την επανάσταση που έφεραν στη γραμμή της Ιταλίας τα δύο SUPERFAST. Η δρομολόγηση high speed ferries στην Αδριατική υπήρξε καθαρά μια δική σας έμπνευση, ή σας βοήθησε μια αντίστοιχη παλαιότερη ιδέα του κυρίου Λιβανού;

– Επανελημμένα έχω πει πως το παράδειγμα του Γιώργου Λιβανού είναι μια απόδειξη της ιδιοφυΐας του. Η κίνηση στο Σαρωνικό ήταν παλαιότερα πάρα πολύ μικρή. Σήμερα, μετά τη δρομολόγηση των υδροπτερυγών του κυρίου Λιβανού, φτάνει στα 4,5 έως 5 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο. Η ανάπτυξη αυτή είναι αποτέλεσμα της ιδέας του Γιώργου Λιβανού. Αντίστοιχα η κίνηση από και προς Αγκόνα από το 1994 έως το 1996 υπερδιπλασιάστηκε. (Σ.σ.: Ο κύριος Παναγόπουλος αναφέρεται στα επίσημα στοιχεία του 1994!) Φρονώ, και μπορώ να το αποδείξω, πως η αύξηση αυτή οφείλεται στη δρομολόγηση των SUPERFAST. Πλοίων τέλειων, σχεδιασμένων ειδικά γι’ αυτή τη διαδρομή και όχι αγορασμένων από την Ιαπωνία ή από τη Βόρειο Θάλασσα ή από κάπου αλλού!

Αυτά έφεραν την ανάπτυξη, μέσα στο καθεστώς βέβαια του ελεύθερου ανταγωνισμού. Άσχετα αν ορισμένοι τον θεωρούν αθέμιτο.

Γιατί αθέμιτο;

– Διότι, για παράδειγμα, ο ένας κάνει εκπτώσεις και ο άλλος δεν κάνει. Όμως το πόσο θα χρεώσει ο καθένας είναι δική του υπόθεση και κανείς δεν μπορεί να του αντιπτεθεί. Αυτή η ελευθερία έφερε την πρόοδο, που ελπίζουμε να συνεχιστεί με τα νέα δικά μας πλοία αλλά και εκείνα των Μινωικών Γραμμών.

Από την ανάπτυξη αυτή επωφελήθηκαν και άλλοι;

– Φυσικά. Αν δεν διπλασιαζόταν η κίνηση, πιστεύω πως κανείς δεν θα ήταν ευχαριστημένος.

Παρότι οι ποιοτικές διαφορές των πλοίων στη γραμμή της Ιταλίας είναι τεράστιες;

– Μα αυτό είναι το καλό του ελεύθερου ανταγωνισμού: ότι μπορούν να δουλέψουν όλοι. Ο καθένας ανάλογα με το προϊόν που προσφέρει.

Κι όμως, Διαμαρτύρονται για αθέμιτο ανταγωνισμό κατ’ εσχάτην εκείνοι που εσείς λέτε πως ωφελήθηκαν. Όχι για τις τιμές, αλλά για τις δυνατότητες που έχετε εσείς να φτιάξετε τόσο καλύτερα πλοία, είτε με τις προσβάσεις σας, είτε με τα μεγαλύτερα κεφάλαιά σας. Φοβούνται απλά πως το μεγάλο ψάρι θα φάει το μικρό και άρα αυτοί θα εξαφανιστούν. Πιστεύετε πως είναι δυνατόν στη γραμμή της Ιταλίας να παραμείνουν, ας πούμε, μόνο εσείς και οι Μινωικές;

– Δεν πιστεύω πως οι γραμμές αυτές θα γίνουν ποτέ ολιγοπωλιακές. Άλλωστε, προσωπικά, δεν είναι κάτι που επιθυμώ. Όσον αφορά το άλλο σκέλος της ερώτησης, είναι γεγονός, ότι έχουμε τη δυνατότητα να παραγγείλουμε μεγαλύτερα πλοία. Όμως ας δούμε και από πού αρχίσαμε; Εγώ από πού άρχισα;

Ξεκίνησα ως υπάλληλος...

Θα ήταν πολύ ενδιαφέρον να μας πείτε!

– Πώς ξεκίνησα εγώ; Έως το 1970 ήμουν υπάλληλος. Και από εκεί με πολλή προσπάθεια, πολλούς κόπους και πολλές θυσίες έφτασα στο σημείο σήμερα να μπορώ να παραγγέλνω τέτοια βαπόρια. Πρώτα απ’ όλα με τη γνώση της δουλειάς. Αποδεικνύοντας πως ξέρεις τι κάνεις, κερδίζεις την εμπιστοσύνη των τραπεζών και όσων ακόμη θα συμβάλουν σ’ αυτή την προσπάθεια. Νομίζω πως είναι εύκολο για τον καθένα...

!!!! ...

– ... αρκεί να δεχτεί να υποστεί τις ταλαιπωρίες που υπέστην κι εγώ. Και όταν λέω εύκολο, εννοώ πως υπήρξαν άνθρωποι, γόνιμοι εφοπλιστικών εταιρειών που ξεκίνησαν με βάσεις χιλιάδες φορές καλύτερες από τις δικές μου και θα μπορούσαν σήμερα να έχουν πολύ μεγαλύ-

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ
ΣΤΟΝ ΦΩΤΗ ΜΑΡΤΙΝΟ

τερεις δυνατότητες από τις δικές μας. Πιστεύω πως κάπου επαναπαύτηκαν και αδράνησαν.

Συμπεριλαμβάνετε σ' αυτούς και τους πρωτοπόρους της γραμμής, ως πούμε την ΕΛΜΕΣ;

– Κατάξτε, δεν μπορεί κανείς να πει με σιγουριά. Ίσως οι διάδοχοι δεν θέλησαν να ασχοληθούν με αυτή τη δουλειά, ίσως κάτι άλλο που δεν γνωρίζουμε. Σίγουρα όμως, το ότι εμείς έχουμε μεγαλύτερες δυνατότητες δεν αποτελεί αθέμιτο ανταγωνισμό! Αντίθετα αυτό είναι το καλό, διότι η εικόνα ενός καινούργιου πλοίου σαν τα SUPERFAST, δεν αποδίδει εύσημα μόνο στην Superfast Ferries αλλά και αναβαθμίζει την εικόνα ολόκληρης της Ελλάδας.

Το 1994 οι δύο Εταιρείες, Μίνοα και Strintzis, κατείχαν το 70% της κίνησης στην Αγκόνα. Πέροι εσείς και το joint service είχατε χονδρικά από 45%. Όταν ξεκινούσατε την προσπάθεια, ελπίζατε σε τόσο καλά αποτελέσματα;

– Πρώτα απ' όλα να σας πω, ότι το σημερινό 45% ισοδυναμεί σε αριθμούς με το 70% του 1994. Η πίτα έχει μεγαλώσει και γι' αυτό σήμερα όλοι είναι χορτάτοι. Αυτή την αύξηση την έφεραν τα SUPERFAST. Διότι υπήρξε μια μεγάλη εξυπηρέτηση του πελάτη. Υπήρξε συνέπεια στο ωράριό μας, συνεχή δρομολόγια όλων το χρόνο –ακόμη και όταν η κίνηση ήταν πολύ μικρή– και βέβαια προσφορά ενός μέσου που ξεκουράζει τον επιβάτη. Αυτοί οι παράγοντες μεγάλωσαν την πίτα.

Όχι μόνο η ταχύτητα;

– Η ταχύτητα έπαιξε σημαντικό ρόλο αλλά όχι το μοναδικό. Σίγουρα είναι μεγάλη εξυπηρέτηση να πηγαίνει κανείς στην Αγκόνα σε μία και όχι σε δύο νύχτες. Εμείς απευθυνόμαστε στον επιβάτη με το αυτοκίνητο και στο φορτηγατζή. Με τα SUPERFAST του προσφέρουμε γρήγορη, άνετη και ξεκούραστη μεταφορά στην Ιταλία. Δεν υπάρχει καμία σύγκριση με την οδική μεταφορά μέσω Γιουγκοσλαβίας. Ακόμα και για τον κάτοικο της Βορείου Ελλάδας, της Βουλγαρίας ή και της Τουρκίας.

Παρότι δεν πιάνετε Ηγουμενίτσα;

– Φυσικά!

Σας έχει απασχολήσει αυτό το ενδεχόμενο, εν όψει της κατασκευής της Εγνατίας οδού;

– Να είστε σίγουροι, ότι σε αυτό εδώ το σπίτι όλα τα σκεφτόμαστε και όλα τα συζητούμε στις αποφάσεις μας. **Πιστεύετε πως στο μέλλον μόνο η ταχύτητα θα παίζει ρόλο;**

– Όχι. Κάθε απόσταση έχει και την ταχύτητά της. Δεν υπάρχει λόγος να φτάνουμε σε ένα λιμάνι στις τρεις τα εβδομάδες. Ούτε και να πηγαίνεις πιο αργά για να φτάσεις τη σωστή ώρα. Για ποιο λόγο να έχει τότε το πλοίο μεγαλύτερη ταχύτητα;

Ειδικά για την Αγκόνα οι 20 ώρες αποτελούν το optimum.

ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΦΤΙΑΞΟΥΜΕ ΑΓΓΕΛΟΥΣ!

Στο συγκριτικό τεστ του ΕΦΟΠΙΣΤΗ, ΑΡΕΤΟΥΣΑ και SUPERFAST βγήκαν πρακτικά ισάξια. Το SUPERFAST είχε κάποια υπεροχή στο μηχανολογικό μέρος ενώ το ΑΡΕΤΟΥΣΑ στην άνεση και την πολυτέλεια. Αυτό θα το λάβετε υπόψη σας στις νέες κατασκευές, ή θεωρείτε πως οι προδιαγραφές των σημερινών πλοίων σας ανταποκρίνονται απόλυτα στις ανάγκες της γραμμής;

– Δεν συμπεριζόμεσθε αυτή την εκτίμηση. Πιστεύουμε πως δημιουργήσαμε πλοία άνετα, ασφαλή και πρακτικά. Δεν θεωρούμε αναγκαία αυτού του είδους την πολυτέλεια που αναφέρατε. Διότι, τι χρειάζονται τα σαλόνια των 2.000 θέσεων όταν το χειμώνα μεταφέρεις 100 ή και 50 επιβάτες. Εμείς φτιάξαμε πλοία για τις ανάγκες της συγκεκριμένης γραμμής. Ούτε για τις 30 ημέρες τις υπερπληρότητας, ούτε για τίποτα άλλο. Στα θέματα αυτά ήμασταν απόλυτα πρακτικοί.

Επιμένετε πάντα στα γερμανικά ναυπηγεία;

– Όχι, αν και θα το θέλαμε. Τα ναυπηγεία Schichau όπου χτίστηκαν



“Από τις δύο νέες κατασκευές μας είμαστε διατεθειμένοι να βάλουμε τη μία ή και τις δύο στην Κρήτη. Αν οι κρητικές εταιρείες σκοπεύουν να ναυπηγήσουν νέα πλοία, δεν έχουμε πρόβλημα να δρομολογήσουμε τα δικά μας αλλού. Αλλά είναι λυπηρό στο εσωτερικό μας, οι εταιρείες να εκμεταλλεύονται το cabotage και να μην προσφέρουν τις πρέπεισες υπηρεσίες στις κερδοφόρες γραμμές”

τα δύο πρώτα SUPERFAST είναι τα πιο ειδικευμένα για τέτοιου είδους πλοία. Ανήκουν όμως στο συγκρότημα της Bremer Vulkan που βρίσκεται υπό πτώχευση, οπότε ήταν δύσκολο και για μας αλλά και για τις Τράπεζες να ξαναπάμε εκεί.

Γι' αυτό και αποφασίσαμε να αναθέσουμε την παραγγελία στη Φινλανδία, στην πρώην Wärtsilä, νυν Kvaerner - Massa, που είναι ίσως το μεγαλύτερο ναυπηγείο επιβατηγών πλοίων στην Ευρώπη. Χαρακτηριστικά σας λέω, ότι πρόσφατα ανέλαβαν την κατασκευή δύο κρουαζιεροπλοίων αξίας ενός δις. Δολαρίων.

Ξεφεύγω λίγο, αλλά δεν μπορού να μη σας ρωτήσω, γιατί αυτοί οι άνθρωποι πετυχαίνουν εκεί όπου εμείς συνεχώς αποτυγχάνουμε. Οι Φινλανδοί δεν είναι τέλος πάντων τόσο προηγμένοι τεχνολογικά, ούτε και διαθέτουν κάποια τεράστια Ναυτιλία. Και ό-

μως έχουν ένα τέτοιο ναυπηγείο. Εμείς με τη μεγαλύτερη Ναυτιλία στον κόσμο μόνο προβληματικά ναυπηγεία έχουμε, κι αυτά πάνε για κλείσιμο.

– Χρειάζεται συνεργασία ανάμεσα στους τρεις παράγοντες της Ναυτιλίας: Κράτος, Πλοιοκτησία, Ναυτεργάτες. Ο πιο εύκολος τρόπος να εκλείψουν τα προβλήματα των ναυπηγείων είναι να μην υπάρχουν ναυπηγεία. Πριν όμως φτάσουμε σε αυτό το σημείο, πρέπει να συνεργαστούμε ώστε να μπορούμε να δημιουργήσουμε κάτι.

Τόσο δύσκολη είναι αυτή η συνεννόηση; Όλοι οι λαοί κάπου προκόβουν. Εμείς ακόμη και αυτό τον τουρισμό πάμε να τον κάνουμε προβληματικό. Τόσο ανίκανο είμαστε τελικά;

– Εγώ πιστεύω πως μπορούμε να βγάλουμε αγγέλους. Αρκεί να συνεργαστούμε. Πρέπει και οι τρεις να δούμε πώς το πλοίο θα είναι για ό-

λους αποδοτικό. Μόνο με τη συνεννόηση λύνονται τα προβλήματα.

ΘΕΜΑ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ...

Σήμερα όμως (15/1/97) αντιμετωπίζετε μια ναυτεργατική απεργία.

– Βλέπετε; Αυτή τη στιγμή τα πλοία μας κρατούνται ως όμηροι σε μια διένεξη μεταξύ ναυτεργατών και πολιτείας, που, εν κατακλείδι, και βέβαια μας αφορά, αλλά που δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτα για να την επιλύσουμε.

Γι' αυτό λέω πως ο ευκολότερος τρόπος είναι να μην υπάρχουν πλοία. Άμα δεν υπάρχουν πλοία, δεν υπάρχουν και προβλήματα.

Στο συγκεκριμένο αίτημα των ναυτικών, το φορολογικό, ποια είναι η θέση σας; Οι ίδιοι υποστηρίζουν πως είναι το τελευταίο κίνητρο για να πάει κάποιος στη θάλασσα.

– Είναι αλήθεια πως πριν κάποια χρόνια, έγινε μια προσπάθεια από

αυτό το τρίγωνο που προανέφερα, για να πάνε πιο πολλοί άνθρωποι στη θάλασσα. Χωρίς να αναλογιστεί κανείς τι έμελλε να συμβεί στο μέλλον. Και πολλοί νέοι έγιναν καλή τη πίστη ναυτικοί, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζουν προβλήματα τώρα.

Τι το απρόοπτο συνέβη;

– Εμείς ζούμε σε μια κοινωνία που έχει απαιτήσεις –πρόνοιες, περίθαλψη, ανάπτυξη– και είναι αντίστοιχα ακριβή. Ανάλογοι μεγάλοι πρέπει να είναι και οι μισθοί. Υπάρχουν όμως χώρες όπου η κοινωνία δεν έχει αυτές τις απαιτήσεις, οπότε και ο μισθός για να επιβιώσει κανείς είναι πολύ χαμηλότερος. Αυτό που γίνεται τώρα σε εμάς έχει ήδη γίνει στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Πάρτε παράδειγμα την άλλοτε κραταιά Βρετανία, της οποίας ο στόλος σήμερα βρίσκεται πολύ χαμηλά. Για να διατηρήσει τη σημαία του με Βρετανούς ναυτικούς το αγγλικό πλοίο έπρεπε να εισπράττει πολύ ακριβότερους ναύλους για να επιβιώσει, απ' ότι ένα άλλο πλοίο με μια εύκολη σημαία (όχι ευκολία) και με πληρώμα Ινδών ή Πακιστανών. Αυτά είναι πράγματα που τα έχουμε δει. Στην Αγγλία, στη Γερμανία, στη Γαλλία...

Και που κατ' ανάγκη θα γίνουν και εδώ;

– Εκ των πραγμάτων. Το πλοίο με ελληνικό πληρώμα πρέπει να είναι ανταγωνισμο με ένα πλοίο που το πληρώμα του αμείβεται στο 1/10 της αμοιβής του Έλληνα ναυτικού. Είναι αναμφισβήτητο γεγονός,

πως οι τριτοκοσμικές χώρες προσφέρουν χαμηλάμισθα πληρώματα που μειώνουν δραστηρικά το κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου. Αυτό έκαναν οι εφοπιστες στην Ολλανδία, στην Αγγλία, στη Γερμανία και αυτό θα γίνει κατ' ανάγκη και εδώ. Θα πρέπει να ακολουθήσουμε αυτό που γίνεται στις χώρες αυτές, να το προσέξουμε πάρα πολύ, και ενδεχομένως με τις ελληνικές διορθώσεις που χρειάζονται, να κοιτάξουμε να το ασπασθούμε όσο το δυνατόν συντομότερα και εν τω μέτρω που μας επιτρέπει η πραγματικότητα. Ο ρεαλισμός! Για να μπορούμε να επιβιώσουμε!

Δίνετε μια ζοφερή προοπτική για τον Έλληνα ναυτικό!

– Ο Έλληνας ναυτεργάτης πρέπει να προσπαθήσει να επιβιώσει εκεί όπου οι συνθήκες ανταγωνισμού δεν είναι τόσο σκληρές, δηλαδή στην περιοχή μας. Στη Μεσόγειο, όπου έχουμε μόνο τους Ιταλούς. Αν και αυτό μου φαίνεται δύσκολο επειδή ως γνωστόν η ιταλική κυβέρνηση επιδοτεί τους μισθούς των Ιταλών ναυτικών για να τους διατηρήσει. Εκεί που δεν έχουμε πρόβλημα είναι με τους αξιωματικούς, διότι εκεί η μισθολογική διαφορά δεν είναι και τόσο μεγάλη.

Ποιοτική διαφορά υπάρχει;

– Εμείς θέλουμε να έχουμε Έλληνες για να μπορούμε να συνεννοηθούμε και με τον καμαρότο και με το λαστρόμο και βέβαια με τον πλοίαρχό μας.

Ας αφήσουμε τους αξιωματικούς.

– Και με τα κατώτερα πληρώματα το ίδιο είναι. Δεν είναι εύκολο να συνεννοηθείς με κάποιον που δεν ξέρεις όχι μόνο τη γλώσσα του αλλά και τις συνθήκες του, τα ήθη του και τα έθιμά του. Δεν υπάρχει Έλληνας πλοιοκτήτης που να μη θέλει να έχει Έλληνες ναυτικούς στα βαπόρια του, εκτός και αν αναγκάζεται εκ των πραγμάτων, δηλαδή αν είναι θέμα επιβίωσης! Ποτέ Έλληνας πλοιοκτήτης –και αυτό σας το λέω απερίφραστα– δεν θα πάρει ξένους ναυτικούς στα καράβια του, αν δεν υπάρχει το θέμα της επιβίωσης!

ΑΠΟΔΕΙΞΑΜΕ ΟΤΙ ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ ΤΡΕΛΟΙ!

Εσείς στα πλοία σας έχετε ελληνική σημαία και Έλληνες ναυτικούς;

– 100%!

Υπάρχει περίπτωση να αλλάξετε σημαία για λόγους ανταγωνισμού;

– Σίγουρα το κόστος των πληρωμάτων μας είναι υψηλό. Όμως αυτό που μας φοβίζει είναι μήπως έρθει κάποιος με κοινοτική σημαία, όχι κατ' ανάγκη ευκαιρίας, που να έχει χαμηλότερο κόστος, διότι η σημαία του τού επιτρέπει να απαγορεύσει ξένους, όπως είναι η πρα-

ματικότητα τώρα στην Ευρώπη. Σ' αυτό τον ανταγωνισμό δεν θα μπορούσαμε να αντισταθούμε! Θα μας αναγκάσει να ξανασκεφτούμε τα πράγματα.

Όσο ο ανταγωνισμός μας είναι μόνο ελληνικές εταιρείες, δεν υπάρχει τέτοιο θέμα. Αν και αυτή τη στιγμή που μιλάμε, τα πλοία μας κρατούνται ως όμηροι λόγω της απεργίας και τα μόνα πλοία που κινούνται είναι τα ιταλικά. Και τα χρήματα που θα χρειαζόμασταν για να πληρωθούν οι Έλληνες ναυτικοί τα εισπράττουν οι Ιταλοί. Παρ' όλα αυτά δεν αντιμετωπίζουμε αυτή τη στιγμή το πρόβλημα που αναφέρατε. Επαναλαμβάνω όμως και τονίζω: αυτή τη στιγμή, διότι δεν ξέρουμε τι μας επιφυλάσσει το μέλλον.

Τα πράγματα βέβαια δεν δείχνουν κάτι τέτοιο. Διότι, παρόλο που η γραμμή η Ιταλίας δεν προστατεύεται από κανένα cabotage, κυριαρχείται εξ ολοκλήρου από Έλληνες. Μιλάμε συνεχώς για τον κίνδυνο “καθόδου” ξένων στο Αιγαίο, τη στιγμή που σε μια διεθνή γραμμή, που δεν προστατεύεται από πουθενά δεν αντιμετωπίσαμε κανέναν κίνδυνο.

– Αυτό λέω πάντα. Εκεί όπου δεν υπάρχει ο προστατευτισμός υπάρχει η ανάπτυξη. Αυτό αποδεικνύουμε και εμείς και οι Μινωικές. Φέρουμε καινούργια βαπόρια που κοστίζουν πανάκριβα και λειτουργούμε θαυμάσια. Αυτό το παράδειγμα πρέπει να εφαρμόσουμε και στο Αιγαίο και παντού αλλού. Αυτό προσβέβω και αυτό δηλώνω.

Από την άλλη όμως υπάρχουν εκείνοι οι οποίοι επαναλαμβάνουν στερεότυπα το ίδιο μοτίβο. Ότι τα πλοία αυτά δεν μπορούν να αποσβέσουν το τεράστιο κόστος τους, και ότι κάποτε τόσο εσείς όσο και οι Μινωικές θα αντιμετωπίσετε μεγάλα προβλήματα. Μάλιστα αυτό λέγεται και από μεγάλες Εταιρείες, όπως για παράδειγμα η ANEK, που αγόρασε δύο τεράστια πλοία δεκαπενταετίας με συνολικό κόστος και για τα δύο πολύ μικρότερο από του ενός SUPERFAST. Ακολουθεί μια συντηρητική πολιτική με χαμηλή διακινδύνευση, διότι πιστεύει ότι αναπόφευκτα το μεγάλο ρίσκο θα απαιτήσει κάποτε ένα δυσβάστακτο κόστος, για εκείνους που το πήραν. Εσείς τι λέτε για όλα αυτά;

– Εμείς δεν λέμε τίποτα. Αποδεικνύουμε ότι αυτά που λέγονται δεν είναι ορθά. Απλά. Το αποδείξαμε. Εάν νομίζουν πως θα έχουμε πρόβλημα, ελάτε να τα πούμε σε δύο τρία χρόνια πάλι. Πολλοί φτάνουν στο σημείο να λένε πως τα βαπόρια αυτά δεν βγαίνουν ούτε τους τόκους τους. Δεν μπορούμε να αμφισβητήσουμε το δικαίωμα του καθενός να λείπει τη γνώμη του, αλλά πιστεύω πως αποδείξαμε ότι η επιχειρηματική μας απόφαση ήταν

σωστή. Εγώ από το 1970 που ξεκίνησα ασχολήθηκα με νέες κατασκευές. Και τότε τα ίδια λέγαμε. “Είναι τρελά! Θα τα τινάξει!”. Κι όμως να που, 30 χρόνια μετά, είμαστε εδώ και συζητάμε! Με αυτή τη νοστορπία αποκτήσαμε την πιο μεγάλη δύναμη που αναφέρατε πιο πάνω. Και νομίζω πως όλοι πια πρέπει να κοιτάξουμε μπροστά κι όχι να έχουμε τα μάτια μας στραμμένα προς το παρελθόν!

ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΟΙΚΟΠΕΔΟ

Θέλετε να σχολιάσετε τη διάλυση της Κοινοπραξίας Μίνοα - Strintzis;

– Όχι! Εμείς κοιτάζουμε τι κάνουμε εμείς, κι όχι τι κάνουν οι άλλοι! Ποτέ δεν σκεφτήκαμε να αλλάξουμε π.χ. τις τιμές μας, επειδή το έκαναν κάποιες άλλες εταιρείες. Τηρούμε μια σταθερή πολιτική και πιστεύουμε πως έτσι έχουμε κερδίσει την εμπιστοσύνη του πελάτη.

Μετά την πώληση των κρουαζιερόπλοιών σας, είχατε συνεργαστεί με τον κύριο Στρίντζη...

– ... βεβαίως...

... και με τον κύριο Βερνίκο...

– ... ο κύριος Βερνίκος ήταν απλώς συνεταιρός...

... στον “Ελληνικό Νηογώνον”.

– Να, βέβαια!

Σήμερα, μετά τη διάλυση του joint-service, σας απασχολεί μια ενδεχόμενη συνεργασία με μία άλλη εταιρεία ή προτιμάτε να ακολουθήσετε το δικό σας δρόμο;

– Εμείς δεν απορρίπτουμε α priori καμία μορφή συνεργασίας, αλλά αυτή τη στιγμή μια τέτοια προοπτική δεν φαίνεται στον ορίζοντα! Από την εταιρεία Στρίντζη αποχωρήσαμε, αφού ήδη είχαμε παραγγείλει τα δύο νέα πλοία. Αυτός ήταν άλλωστε και ο σκοπός της συνεργασίας μας: να αναπτύξουμε την Εταιρεία με την κατασκευή νέων πλοίων και να δημιουργήσουμε αυτό που έχουμε δημιουργήσει σήμερα. Διότι ως μη γελιόμαστε: Τα πλοία εκοσασίας που έρχονται εδώ, παίρνουν μια παράταση ζωής –license to live. Με την αναπροσαρμογή που υφίστανται μπορούν να δουλέψουν κερδοφόρα για 5 ή 10 χρόνια. Ξοδεύεις όμως τα ωραία σου λεφτάκια κι όταν φτάσει η στιγμή να θέλεις να τα πουλήσεις για να αγοράσεις ένα άλλο, βρίσκεις σημαντικές δυσκολίες.

Πάντως με τις αγοραπωλησίες πλοίων κάποιοι εφοπιστές έχουν αποκομίσει σημαντικά κέρδη.

– Πιθανώς στο παρελθόν. Σήμερα πια όχι. Διότι το πλοίο δεν είναι οικοπέδο. Δεν διατηρεί την αξία του μετά από 100 χρόνια. Είναι κάτι που φθείρεται! Έχει ένα χρόνο απόσβεσης. Ξοδεύεις κάποια χρήματα που πρέπει να αποσβέσεις και κανονικά πρέπει να σου αφήσει και κάτι. Κάποιο κέρδος! Και τι εννοούμε κέρδη; Εμείς αυτή τη στιγμή υπερδιπλασιάζουμε τα πλοία

μας, φυσικά με τα κέρδη μας και με την εισροή νέων κεφαλαίων!

Από το Χρηματιστήριο;

– Από το Χρηματιστήριο. Αλλά ως μην ξεχνάμε, ότι και εμείς είμαστε το Χρηματιστήριο και όχι κάποιος άγνωστος Χ! **Εμείς** καλύπτουμε πάντα το μεγαλύτερο μερίδιο κάθε αύξησης Κεφαλαίου. Και με τη δημιουργία νέων πλοίων προσφέρουμε καλύτερη εξυπηρέτηση στον επιβάτη αλλά και δημιουργούμε νέες, αναβαθμισμένες, θέσεις εργασίας.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΑΣΤΕ ΓΙΑ ΤΗΝ “ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ” ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Ας έρθουμε στην καθαυτή ακτοπλοΐα. Σκοπεύετε να δρομολογήσετε πλοίο ή πλοία σας στις εσωτερικές γραμμές;

– Δεν είναι μυστικό ότι ενδιαφερόμαστε και για την “εσωτερική” ακτοπλοΐα. Από τη στιγμή που αποφασίσαμε να εμπλακούμε στην προέκτασή της, και ενεργοποιήκαμε στη γραμμή της Ιταλίας, είναι φυσικό να έχουμε την πρόθεση ή τη βούληση να εισέλθουμε και στις ακτοπλοϊκές γραμμές του εσωτερικού.

Η βούληση αυτή είναι τόσο σαφής, όσο και η θέση σας περί της απελευθεροποίησης της ακτοπλοΐας με την άρση του cabotage!

– Σίγουρα είμαστε υπέρ της απελευθεροποίησης. Το cabotage σε λίγα χρόνια θα φύγει –και πρέπει να φύγει κάποια στιγμή. Αυτό δεν είναι πια μια σκέψη, αλλά είναι μια αναμφισβήτητη πραγματικότητα, που δεν έχουμε την πολυτέλεια ούτε και τη δύναμη να αγνοήσουμε. Πρέπει στο λίγο χρόνο που απέμεινε να προετοιμαστούμε, ώστε να μπορέσουμε μετά την άρση του να αντιμετωπίσουμε οιαδήποτε απειλή για το ελληνικό πλοίο που θα μπορούσε να υπάρξει! Εκείνο που πρόσφατα πρότεινα, είναι να αρθεί καταρχάς το cabotage μεταξύ των ελληνικών εταιρειών!

Αυτό που ονομάσατε “εσωτερικό” cabotage;

– Ακριβώς, διότι στην ουσία εξωτερικό cabotage δεν υφίσταται, δεν υπάρχει, έξω από την Ελλάδα, σε κανένα μέρος του κόσμου. Παντού οι πλώες είναι ελεύθεροι, όπως ήταν πάντα και όπως θα είναι και στο μέλλον. Εκείνο που υπάρχει και πρέπει να αρθεί είναι το cabotage στις εσωτερικές ακτοπλοϊκές γραμμές, πάντα στα πλαίσια της Ενωμένης Ευρώπης και των συμφωνιών που έχουμε υπογράψει με τους Εταίρους μας.

Κατα την ταπεινή μου γνώμη, εκείνο που πρέπει να κάνουμε είναι να προετοιμαστούμε. Και πρώτο βήμα είναι η άρση των περιορισμών ανάμεσα στις ελληνικές εταιρείες. Μόνο έτσι θα αναπτυχθεί ο ελεύθερος ανταγωνισμός και θα καταργηθούν οι μονοπωλικές καταστάσεις, που δεν φέρνουν την ανάπτυξη!

Με μονοπωλικές καταστάσεις εννοείτε το καθεστώς των αδειών σκοπιμότητας και ό,τι αυτό συνεπάγεται;

– Ε βέβαια. Εκεί είναι κλειστές αγορές πλέον!

Παίζονται κάποια “παιχνίδια”;

– Δεν λέω αυτό! Λέω απλώς πως εκεί δεν μπορεί ο καθένας να πάει! Έτσι δεν δημιουργείται ανταγωνισμός. Υπάρχει ένα πλαίσιο όπου όλοι είναι μέσα –μία, δύο ή τρεις εταιρείες– πολλές φορές είναι και μία. Δεν υπάρχει ανάπτυξη με αυτό το καθεστώς.

Γιατί το λέτε αυτό; Δεν μπορείτε εσείς να πάρετε μια άδεια σκοπιμότητας για μία γραμμή που σας ενδιαφέρει;

– Βεβαίως, αλλά δεν είναι εκεί το θέμα. Υπάρχουν και άλλες εμπλοκές, όπως για παράδειγμα οι ώρες αναχώρησης...

... και ό,τι άλλο συνεπάγεται...

– Ακριβώς. Και ό,τι συνεπάγεται δεν είναι αυτόματα εκμεταλλεύσιμο και εμπορικό.

ΘΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΟΥΜΕ ΠΛΟΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Εσείς όμως, με τη νοοτροπία των νέων κατασκευών που προαβείτε, θα έχετε κάποια ευνοϊκή μεταχείριση από πλευράς δρομολογίων ...

– Εμείς δεν ζητάμε καμία ευνοϊκή μεταχείριση!

Οπότε δεν θα υπάρχει και κανένα πρόβλημα. Όμως εκείνο που θέλω να παρατηρήσω είναι ότι σε πολλές γραμμές οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται είναι τόσες, που τελικά τρώνε τις σάρκες τους. Σας αναφέρω ως παράδειγμα το πάλοι ποτέ “φιλέτο” της ακτοπλοΐας, την Παροναξία, που κιντεύει να γίνει παθητική. Δεν νομίζω πως μπορεί να έχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον το να μπλέξει κανείς με αυτή την ιστορία.

– Φυσικά. Αλλά αν υπάρχει ελεύθερος ανταγωνισμός, αυτός που πάει στην Παροναξία θα έχει τη δυνατότητα να μην πάει στην Παρο-

ναξήποτε είναι πλέον εκμεταλλεύσιμες, και επιτρέπουν μεγάλα πλοία. Διότι εμείς έχουμε μεγάλα πλοία. Κι αυτές είναι οι γραμμές της Κρήτης. Όπου πιστεύω ότι οι Εταιρείες Λαϊκής Βάσης της Κρήτης έχουν αμείλησει το νησί τους.

Γιατί το λέτε αυτό;

– Επειδή τα καλύτερα πλοία τους τα δρομολογούν στην Ιταλία! **Εννοείτε φυσικά το ΑΡΕΤΟΥΣΑ και το ΕΑ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ. Διότι υπάρχουν και άλλα πλοία στην Ιταλία, όπως τα ΦΑΙΣΤΟΣ και ΚΝΩΣΟΣ, που είναι σαφώς καλύτερα από το ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ ή το KING MINOS!**

– Πιστεύω πως τελικά τα πλοία της Ιταλίας είναι καλύτερα. Άλλωστε και τα νέα που κατασκευάζουν εκεί θα τα τοποθετήσουν, όπου υπάρχει ελεύθερος ανταγωνισμός και απ’ όπου προσδοκούν και τα μεγαλύτερα κέρδη.

Νομίζετε πως τα πλοία είναι ο μόνος λόγος ή υπάρχει και άλλου είδους εκμετάλλευση, π.χ. στις τιμές, που προέρχεται από το μονοπώλιο των δύο μεγάλων κρητικών εταιρειών. Ιδιαίτερα μάλιστα τώρα που φαίνεται πως με μια ενδοκρητική συμφωνία η μία ανέλαβε το Ηράκλειο και η άλλη τα Χανιά.

– Αυτό που λέω εγώ είναι πως ετοιμάζουν νέα βαπόρια για να ταβάλουν στη γραμμή της Ιταλίας. Εμείς έχουμε νέα βαπόρια και είμαστε διατεθειμένοι ναβάλουμε ορισμένα από αυτά στη γραμμή της Κρήτης. Και νομίζω πως κάτι τέτοιο πρέπει να κάνουν και οι Κρητικοί. Αφού έχουν νέα βαπόρια, ας φροντίσουν το νησί τους!

Νομίζω πως δεν αποκλείεται να το κάνουν, από τη στιγμή που λέτε πως θα το κάνουν εσείς!

– Ίδωμεν.

ΩΣ ΤΩΡΑ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΓΙΝΕΙ ΚΑΜΙΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ

Ενδιαφέρεστε και για άλλες γραμμές εκτός από την Κρήτη;

– Μάλιστα, αλλά αυτή τη στιγμή

“Με την άρση του cabotage δεν πρέπει να φοβόμαστε εμείς. Εμείς είμαστε η μεγάλη δύναμη, οι δυνατοί παίκτες! Και πρέπει του νικητή και όχι του ηττημένου

ναξία, αλλά κάπου αλλού, ανάλογα με τη βούλησή του.

Δεν είπα ποτέ πως πρέπει άμεσα να καταργηθούν οι άδειες σκοπιμότητας. Αλλά πως μέσα σε αυτές πρέπει να επιτραπεί ο ελεύθερος ανταγωνισμός μεταξύ των ελληνικών εταιρειών.

Φυσικά και μπορούμε, και είναι πολύ πιθανόν μέσα στο προσεχές μέλλον να κάνουμε αίτηση για άδεια σκοπιμότητας...

Για πού;

– Φυσικά για τις γραμμές που ο-

δεν έχουμε τα κατάλληλα πλοία, ούτε υπό κατασκευήν, ούτε και στα...

Ποια θα σας ενδιέφερε;

– Δεν μπορώ να το πω. Διότι πρέπει, συνεκτιμώντας τις γνωστές ιδιαιτερότητες του Αιγαίου –μικρά λιμάνια, κυμαίνόμενη κίνηση, νησιά με λίγους κατοίκους– να κατασκευάσουμε βαπόρια ειδικά για τις γραμμές αυτές. Είναι ένα πολύπλοκο σύμπλεγμα προβλημάτων η εσωτερική ακτοπλοΐα, που δεν είναι απλό να επιλυθεί.

Στα πλαίσια της ελεύθερης εκμετάλλευσης θα προτείνετε και τη δρομολόγηση πλοίων μόνο για τη εποχή της αυξημένης κίνησης;

– Όχι. Αυτό δεν πρέπει να υπάρξει ούτε και είναι επιθυμητό.

Αυτός είναι όμως ο μεγαλύτερος φόβος που εκφράζεται για τον ερχομό ξένων εταιρειών μετά την άρση του cabotage. Ότι θα πάνε μόνο στις εμπορικές γραμμές την εποχή που αυτές θα είναι εμπορικές. Οπότε ποιος θα πάει τότε

στην άγηση;

– Γι’ αυτό λέω πως πρέπει να προετοιμαστούμε! Ωστε όταν παρουσιαστούν αυτά τα προβλήματα, να είμαστε έτοιμοι να τα αντιμετωπίσουμε!

Πιστεύετε πως δεν έχει γίνει καμία προετοιμασία ως τώρα;

– Δεν ξέρω τι σκέπτονται οι συνάδελφοι, αλλά δεν βλέπω να υπάρχει η προετοιμασία εκείνη που θα επέτρεπε την έγκαιρη αντιμετώπιση των προβλημάτων!

Είναι θέμα μόνο πλοιοκτησίας;

– Όχι βέβαια. Είναι θέμα και του Κράτους και της πλοιοκτησίας και των ναυτεργατών. Πιστεύω μάλιστα πως πρέπει, χωρίς να χάνουμε χρόνο, να αρχίσει η εξέταση του προβλήματος με συνεννόηση των μεν με τους δε. Εμείς έχουμε τη βούληση να συμβάλουμε στην επίλυση του, στα πλαίσια βέβαια των δυνατοτήτων μας, και με την πρόθεση ότι θα υπάρξει και από τους άλλους κάποια συναίνεση!

Ξαναγυρνάω στην Κρήτη! Πολλοί είναι εκείνοι που θέλουν να



βάλουν πλοία εκεί, αλλά δεν μπορούν να πάρουν άδεια σκοπιμότητας. Εσείς πώς πιστεύετε πως θα την (ή τις) αποκτήσετε;

– Θα έπρεπε να κάνουν αίτηση!

Ισχυρίζονται όμως ότι δεν έχει νόημα, επειδή οι κρητικές εταιρείες είναι μονοπώλια με ισχυρές προσβάσεις.

– Ουσιαστικά είναι μονοπώλιο δύο εταιρειών. Δεν βλέπω τι μπορεί να προσφέρει αυτό το μονοπώλιο στην Κρήτη. Εμείς από τις δύο νέες κατασκευές μας είμαστε διατεθειμένοι ναβάλουμε τη μία ή και τις δύο...

... και τις δύο;

– ... βεβαίως και τις δύο, στην Κρήτη. Αν οι κρητικές εταιρείες σκοπεύουν να ναυπηγήσουν νέα πλοία, δεν έχουμε κανένα πρόβλημα να δρομολογήσουμε τα δικά μας αλλού. Αλλά είναι λυπηρό, στο εσωτερικό μας, οι εταιρείες, να εκμεταλλεύονται την προστασία που παρέχει το cabotage και να μην προσφέρουν τις πράπουσες υπηρεσίες στις κερδοφόρες γραμμές. Όταν αφορά τώρα την άγηση, έχω ήδη προτείνει να δημιουργηθεί ένα κεφάλαιο στήριξης για να επιδοτούνται οι γραμμές της –που πρέπει να εξυπηρετούνται όλον το χρόνο– με την επιβολή πρόσθετου αντιπώλου υπεράνω του κανονικού στις κερδοφόρες γραμμές, όχι μόνο του Αιγαίου αλλά και του Ιονίου. Γιατί υπάρχουν και στο Ιόνιο κατ’εξοχήν μονοπωλικές γραμμές, που εξυπηρετούνται από μία εταιρεία. Μόνο που δεν είναι όλες κερδοφόρες, ενώ θα μπορούσαν να είναι με τη σωστή εκμετάλλευση.

Βέβαια αυτό σχετίζεται άμεσα με την απελευθέρωση του ναυτολογίου, από το οποίο υποφέρουν οι ακτοπλοϊκοί εφοπλιστές. Δεν είναι δυνατόν να εξυπηρετήσεις το κόστος ενός νέου πλοίου όταν δεν μπορείς να πωλήσεις όσο θέλεις το προϊόν σου. Ή, παλαιότερα, ακόμη και την τροφή που πρόσφερε στο πλοίο.

ΕΜΕΙΣ ΕΙΜΑΣΤΕ ΤΟ ΦΑΒΟΡΙ...

Από τα δικά σας πλοία κάποιο ή κάποια θα πάνε στην Κρήτη. Οι Μινωικές όμως έχουν ήδη παραγγείλει για τη γραμμή της Ιταλίας δύο νέα πλοία. Η ANEK δρομολογεί το καλοκαίρι επίσης δύο πολύ μεγάλα πλοία. Η Strintzis αγόρασε το BASS TRADER. Με την είσοδο πριν τρεις βδομάδες τίσων νέων και μεγάλων πλοίων, δεν δημιουργείται ένα πρόβλημα υπερχωρητικότητας; Γιατί δεν νομίζω η κίνηση να μπορεί να αυξηθεί συνεχώς με τους ρυθμούς των τελευταίων χρόνων!

– Αυτό πρέπει να απασχολήσει κυρίως τους τραπεζίτες. Αυτοί βάζουν τα χρήματά τους. Κι από τους τραπεζίτες προέρχονται πολλές φορές τα κακά της ναυτιλίας. Διότι όταν μοιράζουν δάνεια αδιακρίτως δεξιά και αριστερά, πρέπει να προ-

σέχουν τι κάνουν!

Αυτό περιέχει κάποια αιχμή για τα τεκταινόμενα στις “εσωτερικές” γραμμές μας, και την παροχή κάποιων δανείων;

– Όχι, δεν αναφέρομαι καθόλου σ’ αυτά! Εννοώ ότι πρέπει να υπάρξει ένα φρένο από τους Τραπεζίτες. Όταν δίνουν χρήματα, να φροντίζουν να είναι ασφαλή όταν και όπου τα δίνουν!

Εσείς σκοπεύετε να αναπτυχθείτε κι άλλο στη γραμμή της Ιταλίας;

– Αφού μπήκαμε στο παιχνίδι, εμείς θέλουμε να αναπτυχθούμε κι άλλο ως εταιρεία. Η Μεσόγειος ανοίγει μεγάλες προοπτικές. Η σύνδεση των βορείων κρατών με την Αφρική υστερεί πολύ. Εκεί μπορούμε να δραστηριοποιηθούμε. Με την άρση του cabotage δεν πρέπει να φοβόμαστε εμείς. Οι άλλοι πρέπει να μας φοβούνται. Εμείς είμαστε η μεγάλη δύναμη, οι δυνατοί παίκτες! Και πρέπει να μπούμε στο γήπεδο με τη νοοτροπία του νικητή και όχι του ηττημένου ή του φτωχού συγγενή. Εμείς είμαστε το φαβόρι και αυτό πρέπει να το εκμεταλλευτούμε!

Αυτό σημαίνει ότι μπορούμε να είμαστε ήσυχoi και στο εσωτερικό;

– Πρέπει να προσέξουμε εκεί όπου είμαστε ευάλωτοι. Και είμαστε ευάλωτοι κυρίως στις κερδοφόρες γραμμές, λόγω του προστατευτισμού, που μας έκανε να αδρανήσουμε και να αδρανούμε ακόμη. Εκεί πρέπει να προσέξουμε, διότι εκεί θα έρθει ο ξένος Χ να ποντάρει τα λεφτά του, κι όχι στην άγηση!

Νομίζω πως η ποιότητα των πλοίων στις εσωτερικές γραμμές τα τελευταία χρόνια έχει ανέβει, έστω και αν δεν συγκρίνονται με τις καινούργιες κατασκευές. Πιστεύετε πως αυτό δεν είναι αρκετό και θα πρέπει να πάμε αποκλειστικά σε καινούργιες κατασκευές για να είμαστε ανταγωνιστικοί;

– Πιστεύω ναί. Το πρόβλημα υπάρχει και πρέπει έγκαιρα να δούμε πώς θα το επιλύσουμε. Αλλιώς ο κίνδυνος να μείνουν τα μικρά νησιά χωρίς συγκοινωνία είναι υπαρκτός. Αυτό τον κίνδυνο πρέπει να τον προβλέψουμε ώστε να μη συμβεί σε καμία περίπτωση.

Είναι λόγοι καθαρά οικονομικοί; Θα έλεγα πρώτα εθνικοί. Διότι ένα τέτοιο ενδεχόμενο θα ισοδυναμούσε σχεδόν με απώλεια εθνικού εδάφους!

ΝΑΥΤΕΡΓΑΣΙΑ ΔΙΧΩΣ ΠΛΟΙΑ ΔΕΝ ΓΙΝΕΤΑΙ!

Θεωρείτε επιτυχή την κίνηση Στριντζή στην Ουαλία;

– Βεβαίως. Γι’ αυτό λέω πως η άρση του cabotage είναι επωφελής για μας. Εμείς με την Royal Cruise Lines κάνουμε κρουαζιέρες Λονδίνο - Λονδίνο και Tillbury - Tillbury χω-

«ρίς να μας ενοχλήσει κανένας. Η Greek Line παλαιότερα έκανε Southampton - Southampton. Και τα κέρδη από την εκμετάλλευση αυτή των εξωτερικών γραμμών ήρθαν στην Ελλάδα. Είτε με τη μορφή των μισθών των ναυτικών είτε με δικές μας καταθέσεις και χρησίμευσαν στην ανάπτυξη.

Αυτή είναι η προσφορά του εφοπλισμού και γι' αυτό πρέπει να διατηρηθεί ο εφοπλισμός ει δυνατόν με Έλληνες ναυτικούς. Κι αυτό εξαρτάται από τη συνεργασία του "τριγώνου" που ανέφερα πιο πριν. **Όμως σήμερα παρατηρείται μια ομοδική φυγή από την ελληνική σημαία. Το βλέπετε αυτό αναστρέψιμο;**

– Φυσικά και το βλέπω, αν λάβουμε κάποιους παράγοντες υπόψη. Ο εφοπλιστής από την Αγγλία, με σημαία Κύπρου, έχει πολύ χαμηλότερο κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου του απ' ό,τι εμείς με την ελληνική σημαία. Εισπράττει χαμηλότερους ναύλους κι όμως έχει μεγαλύτερα περιθώρια.

Το επάγγελμα του ναυτικού είναι διεθνές. Η εξίσωση είναι πολύ απλή. Δεν συγκρίνουμε το ναυτικό από τη Φλώρινα με το ναυτικό από τη Σύρο. Αλλά το ναυτικό από την Κεϊλάνη με τον Έλληνα ναυτικό. Δυστυχώς έτσι είναι τα πράγματα. Δυστυχώς. Και αυτό θα πρέπει να το λάβουμε σοβαρά υπόψη.

Εντοπίζετε το πρόβλημα στη ναυτεργασία ή περιμένετε και κάτι από το Κράτος; Προηγουμένως είπατε πως η Ιταλία επιδοτεί τους μισθούς των ναυτικών της.

– Η Κοινότητα θέλει να αυξήσει το στόλο της που αποτελείται κυρίως από ελληνικά πλοία. Θα πρέπει να δούμε τι κάνουν οι Εταίροι μας για να προσελκύσουν πλοία στο Νηολόγιο τους και να ακολουθήσουμε και εμείς.

Οι Ολλανδοί για παράδειγμα προσφέρουν μεγάλες παροχές στις ναυπλιακές εταιρείες για να ανοίξουν γραφεία στην Ολλανδία.

Το πρόβλημα είναι η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας. Αν το μεγαλύτερο κόστος ήταν 200 ή 500 δολάρια την ημέρα, κανείς δεν θα το συζητούσε, να είστε σίγουροι γι' αυτό. Και θα πρέπει να γίνει αντιληπτό, πως ναυτεργασία δίχως πλοία δεν μπορεί να υπάρξει.

Όμως το θέμα για μας είναι πολύπλοκο, μιας και η ενδεχόμενη αποναυτοποίηση του λαού μας θα έχει τρομερές συνέπειες.

– Μα δεν πρέπει να λάβει αποναυτοποίηση. Αυτό το θέμα καθαρά. Εμείς διατηρούμε μόνο ελληνικές σημαίες. Όμως τι θα γίνει σε μια στιγμή ανάγκης; Άς πούμε πως πρέπει κάθε μέρα να τρως κουλούρι.

Σου έχει επιβάλει ο γιατρός να τρως κουλούρι κάθε πρωί. Αν ο ένας κουλουράς το πουλάει 10 δραχμές κι ο άλλος 50, θα αγορά-

σεις από τον πιο φθηνό –εφόσον βέβαια η ποιότητα είναι η ίδια!

ΘΑ ΑΝΑΜΕΙΧΘΩ ΕΝΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ!

Εν όψει της δραστηριοποίησής σας αυτής στις εσωτερικές γραμμές, να αναμένουμε και μια πιο ενεργό ανάμειξή σας στα κοινά; Στην Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας;

– Παρότι έως σήμερα κανείς από την εταιρεία μας δεν έχει ασχοληθεί με κάτι τέτοιο, δεν σας κρύβω ότι υπάρχουν παροτρύνσεις ή και πιέσεις, οπότε θεωρώ αυτό που είπατε πολύ πιθανό.

Λέγεται ότι ήδη στην τωρινή απεργία παίζετε κάποιον μεσολαβητικό ρόλο.

– Βεβαίως. Διότι θέλω το γενικό καλό. Δεν είμαι κατά του ναυτεργάτη. Γνωρίζω πολύ καλά πώς διδάγει και τι προβλήματα τον απασχολούν. Όμως όλα αυτά πρέπει να λυθούν με τη συνεργασία. Με το να κάνουμε το κόστος του ελληνικού πλοίου υψηλότερο δεν κερδίζουμε τίποτα.

Πώς κρίνετε εσείς αυτή την απεργία;

– Θα έλεγα ως απεργία απελπισίας. Δεν πιστεύω πως τα προβλήματα αυτά λύνονται με απεργία αλλά με συζήτηση. Αφού βλέπετε πως το κράτος είναι άκαμπο, συζητήστε μαζί του τι βελτιώσεις μπορείτε να επιτύχετε. Με την απεργία στρέφεστε κατά των πλοιοκτητών και τελικά κατά του ίδιου του εαυτού σας. Και στο τέλος θα βγούμε όλοι με τις μύτες ματωμένες, με τα κεφάλια σπασμένα και με τις τσέπες αδειασμένες.

Τελευταία όμως ακούστηκαν κάποιες ακραίες θέσεις και από τους πλοιοκτήτες ακτοπλοΐας, και μάλιστα από έναν τόσο ψυχραιμό άνθρωπο όπως ο πρόεδρος τους, ο κύριος Σφηνιάς.

– Προσωπικά δεν τον αδικώ, διότι αυτή τη στιγμή βρισκόμαστε εν ομηρεία.

ΜΕ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ 200.000.000 \$ ΑΙΣΘΑΝΟΜΑΣΤΕ... ΝΑΝΟ!

Αλλάζουμε θέμα. Είναι γνωστό ότι ασχοληθήκατε με την κρουαζιέρα με την Royal Cruise Lines και ότι πουλήσατε τα πλοία σας στους Νορβηγούς. Σήμερα παρατηρείται μια τάση ναυπηγησης τεράστιων κρουαζιερών πλοίων που δείχνει μια άνθηση του κλάδου. Σκέφτεστε κάποια επιστροφή;

– Η άνθηση που αναφέρατε είναι παραπλανητική. Πράγματα γίνονται τεράστιες επενδύσεις, διότι οι εταιρείες νομίζουν ότι αποκτώντας όλο και μεγαλύτερο μέγεθος θα εκποτίσουν τις πιο μικρές από τον κλάδο.



“Δεν είπα ποτέ πως πρέπει άμεσα Αλλά πως μέσα σε αυτές πρέπει να μεταξύ των

Όμως έχουν ξεπεράσει ήδη τα όρια και τα αποτελέσματα είναι γνωστά. Πολλές εταιρείες έχουν βγει από την αγορά και πιστεύω πως πολύ δύσκολα θα επανέλθουν. Αυτό είναι κάτι που δεν αφορά μόνο εμάς αλλά κυρίως τους επενδυτές. Πέρα από αυτό, υπάρχουν και τα ισχυρά συμφέροντα των ναυπηγείων και των κρατών, που προωθούν αυτές τις επενδύσεις.

Από τις οποίες μπορεί να προκύψουν τεράστιες ζημιές;

– Κολοσσιαίες. Στην περίπτωση που ανέφερα προηγουμένως έχει βοηθήσει ουσιαστικά το φινλανδικό κράτος για να πάρει η Kvaerner την παραγγελία από την Royal Caribbean Cruise Lines, ύψους εν-ός δις. δολαρίων.

Να φανταστείτε, ότι εμείς με μια παραγγελία διακοσίων εκατομμυρίων αισθανόμαστε ως νάνοι! Αυτό το μοντέλο μπορεί να επι-

κρατήσει και στην Ιταλία; Ναυπηγούν σήμερα οι Μινωικές το ΠΑΣΙΦΑΗ! Λέει αύριο η ANEK ναυπηγώ ένα 70.000 τόννων. Και μετά εσείς ένα ακόμη μεγαλύτερο ξεπερνώντας κάθε όριο;

– Βεβαίως. Και θα επικρατήσει ο ισχυρότερος.

Αφού βλέπετε μπροστά σας, υπαρκτό, αυτό τον κίνδυνο, δεν θα έπρεπε να βρεθεί κάποιος τρόπος για να τον αποφύγετε;

– Συμφωνώ μαζί σας. Αλλά, εφόσον οι τράπεζες επιμένουν, για δικούς τους λόγους, σε δανειοδοτήσεις για ναυπηγήσεις, πέρα από ένα όριο, ο κίνδυνος αυτός σίγουρα θα υπάρχει.

ΦΥΓΑΜΕ ΜΕ ΨΗΛΑ ΤΑ ΛΑΒΑΡΑ!

Ας αφήσουμε τις Τράπεζες. Υπάρχει περιθώριο συνεννόησης ανάμεσα στις μεγάλες εταιρείες,

να καταργηθούν οι άδειες σκοπιμότητας. επιτραπεί ο ελεύθερος ανταγωνισμός ελληνικών εταιρειών,

ότι, για παράδειγμα, “για δέκα χρόνια θα σταματήσουμε εδώ. Δεν θα χτίσουμε νέα πλοία”;

– Σίγουρα μπορεί να υπάρξει μια τέτοια συνεννόηση. Είναι όμως δύσκολη, γιατί κάθε εταιρεία έχει τις φιλοδοξίες της.

Όταν όμως υπάρχει ένα καταστροφικό ενδεχόμενο;

– Τότε σίγουρα πρέπει να υπάρξει συνεννόηση. Εμείς πρώτοι χτίσαμε νέα πλοία. Από τότε ακούμε συνεχώς από άλλους, “θα φέρομε καινούργια, θα φτιάξουμε καινούργια, θα διατηρήσουμε τη θέση μας, θα αυξήσουμε τα κρεβάτια μας”. Αυτό δεν είναι ευαίωτο!

Διαβλέπω λοιπόν σωστά, ότι η θριαμβευτική εικόνα της γραμμής της Ιταλίας, με τα τόσο νέα πλοία είναι το ίδιο παραπλανητική όσο και της κρουαζιέρας;

– Εγώ συμφωνώ απόλυτα μαζί

σας. Νομίζετε ότι το δημιούργημά μου, την Royal Cruise Lines, την έδωσα ελαφρά τη καρδία; Αλλά είδα ότι ο χρονικός ορίζοντας ήταν μικρός και από κει και ύστερα δεν μπορούσαμε να επιβιώσουμε –εμπορικά εννοώ. Μόλις λοιπόν παρουσιάστηκε η κατάλληλη ευκαιρία την πουλήσαμε.

Φύγατε στο optimum σημείο;

– Έτσι λέει η πιάντσα, έτσι λέω κι εγώ.

Η πιάντσα λέει πως το τμήμα ήταν πάρα πολύ καλό.

– Γι' αυτό άλλωστε και την πουλήσαμε. Γιατί ήταν καλό!

Και μικρότερο όμως να ήταν, πόλι πολύ καλό θα ήταν!

– Μπορεί. Θα έλεγα πως φύγαμε με ψηλά τα λάβαρα!

Χωρίς πρόθεση αυτή τη στιγμή να επανέλθετε;

– Αν και λατρεύουμε τα κρουαζι-

ρόπλοια, δεν νομίζω πως είναι η κατάλληλη στιγμή. Όμως ποτέ δεν πρέπει να αποκλείουμε κάτι, που μπορεί να συμβεί με μια άλλη ευκαιρία. Η κρουαζιέρα είναι ίσως η πιο ωραία μορφή διακοπών. Και υπάρχουν κρουαζιέρες σχεδόν για όλα τα βαλάντια. Τόσο στο Αιγαίο όσο και στη Μεσόγειο που είναι τεραστίου ενδιαφέροντος. Βλέπετε, εμείς έχουμε συνηθίσει τα δικά μας και δεν τα εκτιμούμε. Εγώ χρόνια τώρα θέλω και δεν προλαβαίνω να ανέβω στον Παρθενώνα. Και θα πεθάνω χωρίς να ξαναπάω.

ΤΟ ΘΡΙΑΜΒΟ ΣΟΥ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙΣ ΝΑ ΤΟΝ ΓΕΥΤΕΙΣ!

Αν συμφωνείτε, να αφήσουμε πια τα επιχειρηματικά και να πούμε και κάτι πιο προσωπικό σας.

– Η ανθρώπινη πλευρά μου ταυτίζεται με την επιχειρηματική. Δεν μπορείς να είσαι ερασιτέχνης επιχειρηματίας. Ο χρόνος μου είναι ολοκληρωτικά αφιερωμένος στο επάγγελμά μου.

Για εμένα, που νιώθω πολύ βαθιά τον επαγγελματισμό μέσα μου, δεν είναι δυνατόν να έχω μια ιδιωτική ζωή που να απέχει από τις επιχειρηματικές μου δραστηριότητες. Είναι βέβαια σκληρό. Αλλά αυτή είναι η πραγματικότητα για κάποιον που είναι τεταγμένος σ' αυτόν το σκοπό.

Είναι σκληρό όμως και για τους δικούς σας ανθρώπους.

– Μα κάποιο τμήμα όλοι μας το πληρώνουμε. Ο ναυτικός δεν πληρώνει τμήμα, που δεν βλέπει την οικογένειά του;

Μα αυτός είναι αναγκασμένος...

– ... γιατί, εγώ δεν είμαι;

Θα σας πω απλά τι θα έλεγε ο ναυτικός: “Ο Παναγόπουλος έχει τόσα χρήματα που δεν υπάρχει καμία ανάγκη να κάθεται να δουλεύει”. Ο ίδιος πιθανώς, αν είχε το ένα εκατοστό των χρημάτων αυτών, να λαχταρούσε να βγει στη στεριά και να φυτεύει λάχανα ή να ασχοληθεί με κάτι άλλο. Εσείς δεν επιθυμήσατε ποτέ κάτι τέτοιο;

Αυτό όμως μπορεί να οφείλεται και σε άλλους, μη αισθητικούς, παράγοντες.

– Λάβετε όμως και υπόψη σας, πως τα πλοία μας τα βλέπουν μόνο στην Πάτρα. Κάνετε λοιπόν ένα δημοψήφισμα στην Πάτρα και εγώ πιστεύω πως θα πάρτε τελειώς διαφορετικά αποτελέσματα.

Συνηθίσαμε να λέμε πως τα παλιά πλοία ήταν ομορφότερα και πως τα σημερινά πλοία είναι σαν κουτιά. Συμφωνείτε;

– Πιστεύω πως έχουμε συνηθίσει να βλέπουμε παλιά πλοία επειδή απλά δεν υπάρχουν καινούργια. Δεν θυμάμαι ποιο πλοίο είχε ψηφιστεί στο δημοψήφισμα ως ωραιότερο και δεν είναι ανάγκη να μου το θυμίσετε.

Αλλά πιστεύω –και απόδειξη είναι ό,τι σήμερα μας μιμούνται– πως τα πλοία μας είναι τα ωραιότερα. Και για όσους ξέρουν, δεν νομίζω ότι σ' αυτό μπορεί να υπάρξει αμφισβήτηση. **■**

που δημιουργήσαμε, αυτό που θέλουμε να κάνουμε και από το οποίο απολαμβάνουμε μια σχετική ικανοποίηση. Και λέω “σχετική”, διότι όταν φτάσεις στη στιγμή του θριάμβου, είσαι τόσο κουρασμένος ώστε δεν μπορείς να τον γευτείς. Ακριβώς όπως υποθέτω πως είναι εξουθενωμένοι οι Ολυμπιονίκες όταν κόβουν το νήμα πρώτοι σπάζοντας ένα ρεκόρ.

Έχετε λοιπόν σπάσει και εσείς κάποια ρεκόρ;

– Αυτό θα το κρίνουν άλλοι. Εμείς απλώς δικαιούμαστε να λέμε πως είμαστε πρωτοπόροι. Αυτό δεν νομίζω πως μπορεί κανείς να μας το αμφισβητήσει!

Η σχέση σας με τα πληρώματά σας ποια είναι;

– Κολακεύομαι να πιστεύω πως τους γνωρίζω. Σήμερα ταξιδεύω λιγότερο με τα πλοία μου, αλλά θέλω να ξέρω τα προβλήματά τους.

Μην ξεχνάτε, ότι υπάρχουν άνθρωποι που είμαστε 30 χρόνια μαζί. Θέλω να είμαι ενήμερος για το τι κάνουν και κολακεύομαι να λέω ότι συμπάσχω μαζί τους. Επίσης θέλω να είμαι καλοπληρωτής –και είμαι– ώστε όλοι οι συνεργάτες μου, τόσο στα πλοία, όσο κι εδώ στα γραφεία, να είναι ικανοποιημένοι.

ΤΑ ΩΡΑΙΟΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑ... SUPERFAST

Στο δημοψήφισμα του ΕΦΟΠΛΙΣΤΗ, ως ομορφότερο πλοίο δεν ψηφίστηκε το SUPERFAST αλλά κάποιο άλλο. Τα πλοία σας ικανοποιούν τη δική σας αισθητική;

– Πολύ. Η δημιουργία της εμφάνισής τους ανήκει στον Αλέξανδρο (σ.σ ο γιος του κ. Παναγόπουλου) και εμάς μας αρέσουνε πολύ. Ξέρете το μάτι είναι ίσως συνηθισμένο σε διαφορετικά πλοία. Αλλά απόδειξη του πόσο αρέσουν τα SUPERFAST στον επιβάτη είναι η απήχηση της.

Αυτό όμως μπορεί να οφείλεται και σε άλλους, μη αισθητικούς, παράγοντες.

– Λάβετε όμως και υπόψη σας, πως τα πλοία μας τα βλέπουν μόνο στην Πάτρα. Κάνετε λοιπόν ένα δημοψήφισμα στην Πάτρα και εγώ πιστεύω πως θα πάρτε τελειώς διαφορετικά αποτελέσματα.

Συνηθίσαμε να λέμε πως τα παλιά πλοία ήταν ομορφότερα και πως τα σημερινά πλοία είναι σαν κουτιά. Συμφωνείτε;

– Πιστεύω πως έχουμε συνηθίσει να βλέπουμε παλιά πλοία επειδή απλά δεν υπάρχουν καινούργια. Δεν θυμάμαι ποιο πλοίο είχε ψηφιστεί στο δημοψήφισμα ως ωραιότερο και δεν είναι ανάγκη να μου το θυμίσετε.

Αλλά πιστεύω –και απόδειξη είναι ό,τι σήμερα μας μιμούνται– πως τα πλοία μας είναι τα ωραιότερα. Και για όσους ξέρουν, δεν νομίζω ότι σ' αυτό μπορεί να υπάρξει αμφισβήτηση. **■**